2 M

VILLE DE CHATEAUGUAY

M E M O I R E

sur la

PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL

BIBLIOTHÈQUE
-6 OCT 1992
LEGISLATURE, QUEBEC

SEPTEMBRE 1982

SERVICE DE LA GESTION ET
ET ENTRETIEN DU TERRITOIRE

VILLE DE
CHATEAUGUAY
HOTEL DE VILLE
5, BOUL. YOUVILLE
CHATEAUGUAY, QUE. J6J 2P8
TEL.: 692-6701

le 29 septembre 1982

Commission élue permanente des Transports.

Monsieur le président,
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission,

La Ville de Châteauguay, ayant étudié la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, présentée par l'Honorable ministre Michel Clair et ayant participé à la plupart des réunions gouvernementales préliminaires, est fort heureuse d'avoir la possibilité de s'exprimer devant cette Commission.

Pour ce faire, elle a préparé un Mémoire sur les idées et les points principaux touchés par la proposition gouvernementale, en s'attachant particulièrement aux problèmes visant sa situation géographique et démographique par rapport à Montréal.

Le transport en commun est d'autant plus important pour la Ville de Châteauguay du fait que 80% de sa population travaille, achète, étudie ou se divertit sur l'île de Montréal.

Ce Mémoire ne prétend pas être une étude exhaustive, mais il soulève plutôt des questions auxquelles cette Commission saura certainement répondre durant le cours de ses travaux.

LA VILLE DE CHATEAUGUAY

par: Pierre-L. MONETTE, ing.
Directeur général

TABLE DES MATIERES

	Page
SOMMAIRE	1
INTRODUCTION	4
ANALYSE DE LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE	6
a) Organisme régional de transport (O.R.T.)	6
b) Conseil local de transport (C.L.T.)	7
c) Territoire D	7
d) Subventions	7
e) Carte mensuelle	7
f) Mise en oeuvre	8
SITUATION ACTUELLE	9
a) C.T.C.U.M.	9
b) M.R.C.-Roussillon	9
c) Corridor Châteauguay - Beauharnois - Valleyfield	10
d) Po nt Mercier	10
e) Coûts	11
SITUATION PROJETEE	12
AU NIVEAU REGIONAL	
a) Représentation au sein de l'O.R.T.	12
b) Choix du transporteur	13
c) Point de chute à Montréal	13

Page

d) Pont Mercier 14
e) Niveaux de service 14
f) Déficit actuel 15

AU NIVEAU LOCAL

a) Conseil local de Transport 15
b) Permis existants 15
c) Subventions 16

AU NIVEAU HORS TERRITOIRE

a) Point de rabattement 16
b) Corridor Châteauguay - Beauharnois - Valleyfield ... 17
c) M.R.C.-Roussillon 17

MISE EN OEUVRE 18

LE FUTUR 19

CONCLUSION 20

SOMMAIRE

La Ville de Châteauguay a une préoccupation envers le transport en commun à cause de sa situation d'isolement et du caractère de ville "dortoir".

ANALYSE DE LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE

Une analyse de la proposition de réforme est faite principalement sur les points de:

- la représentation au niveau de l'organisme régional du transport équivalente au C.L.T.,
- la délimitation territoriale du conseil local de transport qui ne coincide pas avec les limites des M.R.C.,
- la situation en territoire D où il n'y a plus de subventions,
- la nouvelle politique de subventions, aide au fonctionnement, qui fixe un plafond,
- le nouvel usage de la carte mensuelle.

SITUATION ACTUELLE

Actuellement, face au transport, la Ville de Châteauguay se situe ainsi:

- C.T.C.U.M. - même service qu'avant l'acquisition de la compagnie Métropolitain Provincial (1967) Inc.,
- M.R.C.-Roussillon - deux entités géographiquement différentes à cause de Kahwanake,

- Corridor vers Valleyfield - d'une grande importance à cause de divers liens,

- Pont Mercier - primordial pour l'accès à Montréal,

- Coûts - passés inconnus des principaux intéressés.

SITUATION PROJETEE

Suite à la réforme, on aimerait que la situation soit:

- Pour le niveau régional

  - O.R.T. - une représentation de chaque C.L.T.,

  - Choix du transporteur - des lois et règlements devront être modifiés, et une aide devra provenir du M.T.Q. pour seconder les municipalités,

  - Point de chute à Montréal - on favorise la station Lionel Groulx et on en fait une condition préliminaire à toutes discussions,

  - Pont Mercier - régler le cas sur les deux rives,

  - Niveaux de service - le même qu'actuel, mais révisé,

  - Déficit actuel - les municipalités ne veulent rien savoir.

- Pour le niveau local

  - C.L.T. - formé de Châteauguay, Mercier et Léry, et peut être Kahnawake,

  - Permis existants - une révision des lois et règlements,

  - Subventions - même politique qu'actuellement, sans mesure de plafonnement.

- Pour le niveau hors territoire

  - Point de rabattement - étude sérieuse de la proposition de Châteauguay à ce sujet,

  - Corridor Valleyfield - nécessité d'une intégration tarifaire,

  - M.R.C.-Roussillon - besoin, à très court terme, de relier les deux entités de la M.R.C.

MISE EN OEUVRE

On demande un calendrier précis et réaliste pour la mise en oeuvre.

LE FUTUR

On rappelle de ne pas oublier les demandes faites dans le programme Archipel et de favoriser, à court terme, le taxi collectif et le co-voiturage.

CONCLUSION

La proposition demande que certaines analyses et études soient faites et la Ville de Châteauguay demande l'aide financière et technique du Ministère des Transports du Québec afin de compléter celles-ci avant de se prononcer définitivement pour la réforme.

INTRODUCTION

La Ville de Châteauguay est heureuse que le Gouvernement du Québec soumette à la population et aux municipalités sa proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal; d'autant plus que le transport en commun constitue, depuis quelques années, une préoccupation majeure de notre administration municipale.

Cette préoccupation découle de la situation géographique de la Ville de Châteauguay et de son caractère de ville "dortoir". En effet, malgré sa situation dans le secteur sud-ouest de la rive-sud de Montréal, il existe une barrière physique qu'est la réserve de Kahnawake qui, au contraire des autres villes de la rive-sud, ne la situe pas à proximité du cours d'eau principal qu'est le fleuve St-Laurent, lui-même une barrière.

Malgré ce phénomène d'isolement, la Ville de Châteauguay a connu des développements rapides durant les années '60, créant ainsi une ville de banlieue. Une ville de banlieue qu'on peut caractériser "dortoir" car ses citoyens dépendent, en grande partie, de la métropole pour le travail, la fourniture de services et l'approvisionnement de biens.

Une étude faite à la fin de 1980 par la Chambre de Commerce locale montre que 80% de la population active travaille sur l'Île de Montréal et qu'une grande majorité utilise les facilités sur l'Île de Montréal pour l'achat de ses biens de consommation.

Le transport en commun est plus qu'important pour la Ville de Châteauguay car, en plus de sa dépendance de la métropole, l'évolution de la crise économique actuelle conjuguée avec la crise énergétique obligent les citoyens à rechercher des moyens économiques et efficaces pour se déplacer. Si ceux-ci ne trouvent pas ce qu'ils désirent, on pourrait assister à un exode de la population vers les grands centres urbanisés et, par conséquent, une détérioration irrémédiable de la vie de notre municipalité.

ANALYSE DE LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE

La Ville de Châteauguay est d'accord avec la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal en autant que les études futures prouveront que c'est rentable pour elle.

Cependant, elle marque une certaine réserve sur certains points concernant:

- la représentation au niveau de l'organisme régional du transport,
- la délimitation territoriale du conseil local de de transport,
- le financement des déficits en territoire D,
- la mesure de plafonnement des subventions,
- la tarification de la carte mensuelle,
- l'échéancier de la mise en oeuvre.

Reprenons, un à un, l'analyse de chacun des points d'exception.

a) Organisme régional de transport (O.R.T.)

La proposition de formation d'un organisme régional de transport est acceptée et considérée comme valable; cependant, les membres de cet organisme devraient provenir de chacun des conseils locaux de transport compris dans la région métropolitaine de recensement, peu importe le nombre de conseils locaux.

b) Conseil local de transport (C.L.T.)

La proposition tend à restreindre les conseils locaux de transport aux limites des municipalités régionales de comté (M.R.C.), ceci ne peut être toujours vrai.

En effet, on peut songer que différentes municipalités se sont regroupées en M.R.C. en fonction d'intérêts communs au niveau de la région, mais non pas en fonction d'intérêts à retirer de la métropole. Le transport en commun peut en être un exemple.

c) Territoire D

On propose que les tarifs applicables au territoire D devraient couvrir entièrement les dépenses faites par l'exploitation des différents corridors de transport. En effet, la situation géographique de certaines municipalités de l'O.R.T. en bordure du territoire D auront à faire subir à leurs citoyens usagers des coûts plus élevés pour leur transport comparativement à d'autres utilisant des circuits subventionnés.

d) Subventions

Le gouvernement propose de plafonner ses subventions au fonctionnement à l'équivalent de la contribution totale des municipalités et des régions pour les réseaux régionaux et à la contribution municipale pour les réseaux locaux mais sans pour cela tenir compte des caractéristiques géographiques, économiques et démographiques des municipalités, mais en se référant uniquement à la notion de revenus engendrés.

e) Carte mensuelle

On propose qu'une carte mensuelle semblable à celle déjà existante à certains endroits serait valable pour les déplacements à l'intérieur des zones et des territoires de validité indiqués sur la carte, la même carte permettant, en dehors des heures de pointe, de se déplacer dans l'ensemble des zones situées dans les territoires de validité de la carte.

Comme l'usager peut se déplacer pour différentes raisons à tout moment, toujours vers un même territoire mais dans des zones tarifaires différentes, nous croyons que le contrôle sera difficile puisque l'usager, dépendant de son lieu d'origine et/ou de destination, peut avoir à payer plus ou moins que selon le tarif établi à sa carte.

f) Mise en oeuvre

Le Gouvernement du Québec semble souhaiter une mise en oeuvre rapide. Cependant, à notre avis, trop de questions peuvent surgir et demeurer sans réponse et, aussi, le peu de temps qu'on aura à consacrer à des analyses et études peuvent conduire à des choix plus ou moins éclairés.

SITUATION ACTUELLE

Nous tenterons, dans le prochain chapitre, de situer la Ville de Châteauguay face aux conditions actuelles du transport en commun pour la desserte de son territoire.

a) C.T.C.U.M.

Actuellement, la Ville de Châteauguay est desservie par la C.T.C.U.M. suite à l'acquisition, en 1980, de la Compagnie Métropolitain Provincial (1967) Inc. La C.T.C.U.M. assure, à ce jour, à peu près le même service, à caractère régional, qu'en 1980 sur différents corridors qui, en plus de desservir Châteauguay, permet le transport vers Montréal des citoyens d'autres municipalités.

Le niveau de service offert semble satisfaisant aux usagers alors que les quelques problèmes relèvent de l'affectation des chauffeurs et du déplacement des garages locaux vers un garage unique.

b) M.R.C.-Roussillon

La M.R.C.-Roussillon comprend les municipalités suivantes:

Candiac
Châteauguay
Delson
Laprairie
Léry
Mercier
St-Constant
St-Isidore
St-Mathieu
St-Philippe
Ste-Catherine

A l'énumération de ces municipalités, on constate qu'on peut les regrouper en deux entités bien différentes géographiquement; l'une étant constituée de Châteauguay, Mercier et Léry et la seconde de la balance des municipalités composantes. Cette division géographique provient du fait de la présence du territoire de la réserve de Kahnawake qui se situe entre elles.

Nous sommes aussi en mesure de constater que les déplacements se font principalement vers l'île de Montréal et qu'il n'y a que très peu de déplacements entre les entités de la M.R.C.. Comme preuve de cet énoncé, nous notons la présence de deux commissions de transport (C.T.C.U.M. et C.T.R.S.M.) sur le territoire de la municipalité régionale, mais chacune desservant leur propre entité.

Finalement, nous tenons à signaler que la réserve de Kahnawake jouit du transport en commun et qu'elle est exclue de la M.R.C.-Roussillon.

c) Corridor Châteauguay - Beauharnois - Valleyfield

Depuis toujours, il existe un lien très étroit entre Valleyfield et Châteauguay que ce soit, aujourd'hui, à cause de liens historiques (famille), de liens religieux (évêché), de liens juridiques (palais de justice), de liens éducationnels (C.E.G.E.P.), de liens gouvernementaux (régie des loyers); cette affirmation a été confirmée par la mise en place de lignes d'autobus qui permettaient, en plus, aux gens du territoire desservi d'accéder à la métropole.

d) Pont Mercier

Il est évident que la mise en place de structures enjambant le fleuve St-Laurent à favorisé le développement de la rive-sud, et le pont Mercier est une raison du développement si rapide de la Ville de Châteauguay et de ses environs.

L'urbanisation et l'augmentation de la population ont engendré des problèmes de circulation qui sont une préoccupation constante des usagers de ce pont, comme en font foi les commentaires recueillis au cours de la soirée d'information sur la proposition gouvernementale tenue à Châteauguay, le 8 septembre 1982.

e) Coûts

L'acquisition, par la C.T.C.U.M., du transporteur privé en 1980 et l'exploitation, depuis ce temps, du réseau par la commission de transport ont engendré des coûts à combler par les municipalités dont la nature exacte n'a jamais été mise à la connaissance des municipalités concernées; celles-ci ne savent pas à quoi s'en tenir à ce sujet.

SITUATION PROJETEE

Dans le présent chapitre, nous irons de l'avant de suggestions et commentaires afin d'améliorer la situation actuelle du transport en commun pour les habitants de Châteauguay, dans le contexte de la proposition de la réforme en autant que cela soit rentable pour eux.

- AU NIVEAU REGIONAL

A ce point, nous aborderons les questions:

- de la représentation à l'O.R.T.,
- du choix du transporteur,
- du point de chute à Montréal,
- du pont Mercier,
- des niveaux de service,
- du déficit actuel.

a) Représentation au sein de l'O.R.T.

La proposition gouvernementale démontre la nécessité de créer un organisme régional de transport avec une représentation des élus. Cette représentation devait tendre à provenir des conseils locaux de transport, dont les limites territoriales correspondraient à celles des M.R.C.

Nous avons, il y a quelques lignes, démontré le caractère particulier de la M.R.C.-Roussillon dans le dossier du transport en commun. Dans cet esprit, nous nous devons de demander que deux (2) membres de la municipalité régionale de Roussillon soient nommés au sein de l'organisme régional, chacun représentant une des deux entités.

Nous constatons que, par cette proposition, nous écartons la réserve de Kahnawake, mais comme déjà dit, nous laissons le soin aux gouvernements supérieurs d'arbitrer ce dilemme.

b) Choix du transporteur

Etant donné que la proposition gouvernementale nous offre la possibilité de choisir notre transporteur parce que nous sommes situés à l'extérieur du territoire juridique des commissions de transport, nous croyons que le Gouvernement du Québec devrait réglementer en ce qui concerne la nature des permis existants des différents transporteurs publics et privés pour éviter que les municipalités soient aux prises avec des problèmes de juridiction et le monopole.

De plus, nous suggérons qu'un amendement soit apporté à la loi des cités et villes afin de favoriser l'accord de contrat au meilleur soumissionnaire, répondant à diverses exigences, plutôt que de se fixer seulement au critère du plus faible coût, ou le pouvoir de négocier une entente directement avec un transporteur public (tel que la C.T.C.U.M.).

Nous suggérons aussi que le Ministère des Transports assiste techniquement et financièrement les municipalités en vue de préparer analyse et étude, afin de choisir la meilleure alternative et, par la suite s'il y a lieu, à la préparation du cahier des charges.

c) Point de chute à Montréal

Au cours de la dernière année, nous avons discuté avec la C.T.C.U.M. de révision de circuits à Châteauguay, mais le projet n'a pu se concrétiser pour diverses raisons, dont la principale était le point de chute des usagers sur l'Île de Montréal.

La Ville de Châteauguay demande, comme préliminaire à des discussions ultérieures, qu'on étudie, comme point de chute sur l'Île de Montréal, la station de métro Lionel-Groulx pour les autobus en provenance de son territoire, ceci à cause de sa situation géographique dans le réseau souterrain et des facilités d'accès à partir du pont Mercier.

Nous sommes conscients que les environs de ce point de chute devront faire l'objet d'aménagements adéquats afin de faciliter une telle desserte, mais nous croyons que cela en vaut la peine.

d) Pont Mercier

Depuis plusieurs années, le cas de la voie préférentielle d'accès au pont Mercier sur les deux rives du fleuve fait l'objet de diverses déclarations. L'absence d'une définition de juridiction policière et l'absence de rampes d'accès adéquates semblent être les obstacles à l'aménagement d'une telle voie, sur une rive comme sur l'autre.

La Ville de Châteauguay prie fortement les autorités de trouver des solutions à ces problèmes et, ceci, dans les plus brefs délais possibles, surtout dans l'optique de favoriser de plus en plus le transport en commun dans ce secteur de la rive-sud.

e) Niveaux de service

Il est souhaité que le service actuel, à caractère régional, aux niveaux offerts soit maintenu, sinon amélioré. Nous suggérons d'utiliser comme base de discussion, la proposition faite par la C.T.C.U.M., en début de cette année, en ce qui concerne le transport régional dans Châteauguay. Cette proposition devra subir des amendements afin de tenir compte des demandes locales et régionales qui pourraient survenir suite à d'autres prises de position en ce qui concerne le transport en commun suite à la réforme proposée.

f) Déficit actuel

La Ville de Châteauguay, en accord avec un regroupement des municipalités desservies, demande au Gouvernement du Québec d'absorber les déficits exigibles aux municipalités suite à l'acquisition de l'ancien transporteur et aux déficits d'exploitation de la C.T.C.U.M. ou, au plus, de négocier une note acceptable à toutes les parties.

- AU NIVEAU LOCAL

A cet item, il nous est difficile d'identifier beaucoup de points puisque les niveaux et les types de services ne sont pas précisément définis au niveau régional; cependant, nous aimerions y traiter:

- de la formation du C.L.T.,
- des permis existants,
- des subventions.

a) Conseil local de transport

La Ville de Châteauguay favorise actuellement la formation du C.L.T.-Châteauguay qui regrouperait les municipalités de Châteauguay, Mercier et Léry; la représentation de Kahnawake au sein du C.L.T. reste à définir.

Ce conseil local aura à se choisir une formule de représentation et de partage des coûts afin de rendre plus juste la participation de chacune des municipalités en fonction des services rendus et cela en regard des niveaux de services désirés.

b) Permis existants

Comme déjà souligné, des interventions importantes devront être faites afin d'annuler ou de modifier les permis de transporteurs existants dans le sens choisi afin de ne pas lier les municipalités avec ces transporteurs.

c) Subventions

La Ville de Châteauguay souhaite que le Ministère des Transports maintienne sa politique actuelle en ce qui concerne les subventions au déficit du transport local, contrairement à la politique suggérée de plafonnement. Ceci afin de tenir compte de la condition particulière des municipalités du secteur Châteauguay, principalement à cause de sa situation géographique et des situations économiques difficiles depuis quelques années

- AU NIVEAU HORS TERRITOIRE

La délimitation de la région métropolitaine en territoires situe la Ville de Châteauguay dans le territoire C, mais elle a beaucoup affaire à ses voisins se situant en D. Cet énoncé nous invite à parler:

- d'un point de rabattement unique,
- du corridor Châteauguay - Beauharnois - Valleyfield,
- de la M.R.C.-Roussillon.

a) Point de rabattement

Selon le modèle de transport que se donnera le C.L.T.-Châteauguay, il est possible d'envisager la mise en place d'un point de rabattement des autobus à Châteauguay. Ce point de rabattement peut s'avérer intéressant aussi pour les municipalités du territoire D qui peuvent considérer ce point de rabattement comme le début de leurs services locaux, en autant que des mécanismes soient prévus afin de faire une distribution équitable des frais.

Nous croyons en effet que cette proposition doit être sérieusement étudiée et nous demandons de faire entreprendre les études nécessaires afin de déterminer la rentabilité d'un tel projet et d'en définir les caractéristiques.

b) Corridor Châteauguay - Beauharnois - Valleyfield

Nous avons signalé précédemment l'importance de ce corridor, autant pour la population de Châteauguay que pour les municipalités riveraines de ce corridor.

Nous croyons qu'une des solutions à envisager, face à ce problème particulier, est de permettre, au sein de ce corridor situé en territoire D, une intégration tarifaire. Cette intégration tarifaire doit comprendre tout ce qui s'y rattache, telle que la participation gouvernementale sous forme de subventions.

c) M.R.C.-ROUSSILLON

Nous avons déjà proposé, au sein de la M.R.C.-Roussillon, la formation de deux (2) C.L.T., mais nous sommes conscients de l'importance de relier entre eux ces deux territoires, que ce soit seulement à cause de l'établissement prochain d'un centre hospitalier sur le territoire de la Ville de Châteauguay.

Il nous est difficile, à ce stade, de définir un mode de liaison, étant donné l'absence d'information concernant la venue plus ou moins éloignée de l'autoroute #30 et aussi de l'ignorance du mode et du type de transport en commun que se donneront ces deux conseils locaux de transport (C.L.T.).

Nous n'avons point besoin de rappeler que la construction de l'autoroute #30 est primordiale pour favoriser le transport en commun sur le territoire de la M.R.C.-Roussillon puisqu'elle favorisera un lien rapide entre les deux secteurs.

MISE EN OEUVRE

Nous souhaitons qu'un calendrier précis et complet de la mise en oeuvre soit établi et connu du public tout en tenant compte de délais suffisants pour permettre conjointement au Ministère des Transports et aux municipalités de compléter leurs analyses et études; ce calendrier devrait laisser suffisamment de temps pour permettre la mise en place des structures.

LE FUTUR

Nous n'avons pas le pouvoir de fixer l'avenir, mais nous aimerions attirer votre attention sur certains sujets.

En effet, lors de la table de concertation du projet Archipel en juin 1982, nous avions demandé qu'on tienne compte de la possibilité de procéder à des aménagements favorisant le transport en commun à même les oeuvres de ce projet. Cette recommandation tient toujours pour la desserte de la rive-sud.

Nous demandons aussi au Gouvernement de favoriser la formule du taxi collectif qui pourrait, en certains endroits et à certains moments, remplacer adéquatement l'autobus traditionnel.

Le co-voiturage doit être aussi favorisé, ce qui en plus de réduire le nombre de véhicules sur les lignes de transport régional pourrait engendrer une hausse du transport en commun local.

CONCLUSION

Nous ne chercherons pas, en conclusion, à faire un résumé de notre mémoire mais nous voulons souligner qu'un bon système de transport en commun intégré est prioritaire pour la Ville de Châteauguay, autant à l'intérieur de son territoire que vers l'île de Montréal et Valleyfield.

Le Gouvernement du Québec devra aider techniquement et financièrement les municipalités dans la recherche et l'analyse des différentes solutions et alternatives qui s'offrent à la Ville de Châteauguay; par exemple en ce qui concerne le choix du transporteur, le point de chute à Montréal et, surtout, le point de rabattement unique à Châteauguay.

Ces demandes sont faites dans le désir de rechercher la meilleure solution aux problèmes de transport en commun dans la région de Montréal et de donner à nos citoyens une alternative valable pour leurs déplacements sans pour cela venir leur imposer un nouveau fardeau fiscal.

En terminant, nous aimerions signaler que tous nos commentaires au cours de la présentation de ce mémoire sont faits dans le sens que la proposition gouvernementale constitue à date une solution à ce problème et que nous nous réservons le droit d'analyser et commenter la proposition finale.

POOR

QUALITY

ORIGINAL